

враховуючи реальні можливості транспортної мережі, здійснити корегування отриманого складу системи.

Сутність рішення першого етапу сформульованої задачі буде полягати у мінімізації витрат та створення системи ремонтних органів з урахуванням обмежень на тривалість ТОР ОБТ та виробничих можливостей ремонтних органів.

Рішення задачі буде кількість та типи РмОр, а також перелік робіт з ТОР, які виконуються кожним з них.

Другий етап задачі полягає у розподілі загального обсягу робіт між ланками системи за критерієм забезпечення вимог до тривалості їх виконання.

При вирішенні задач першого та другого етапів цільові функції є нелінійними залежностями великої кількості змінних, частина з яких змінюється дискретно, а частина - безперервно. Для вирішення задач такого класу пропонується використовувати методи нелінійного програмування. Однак розрахункові процедури цих методів достатньо розроблені лише для обмеженого кола задач малої розмірності з однорідною структурою аргументів цільових функцій. Спроби розповсюдити означені методи для вирішення задач великої розмірності з неоднорідною структурою аргументів цільових функцій призводять до необхідності прийняття такої кількості обмежень та припущень різного роду, що результати, які отримуються, не можна розглядати як вихідні дані для розробки пропозицій щодо їх впровадження у практику.

З метою подолання означених труднощів для рішення сформульованої задачі пропонується здійснювати поетапне визначення вимог до системи ТОР. Для цього спочатку за критерієм мінімуму витрат на створення СТОР необхідно визначити параметри, які характеризують кількість рівнів системи, розподілення завдань з ТОР по рівнях та вимоги до мобільності ЗТОР, а потім обґрунтувати вимоги до складу ЗТОР кожного з рівнів системи.

Ніконенко Андрій Миколайович

*викладач кафедри бойового та логістичного забезпечення
факультету службово-бойової діяльності, капітан
Київський інститут Національної гвардії України*

Парій Сергій Григорович

*старший викладач кафедри бойового та логістичного забезпечення
факультету службово-бойової діяльності, підполковник
Київський інститут Національної гвардії України*

РУХОМІ РЕМОНТНІ МАЙСТЕРНІ АВТОБРОНЕТАНКОВОЇ ТЕХНІКИ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БОЄЗДАТНОСТІ ПІДРОЗДІЛІВ НГУ

Розвиток рухомих ремонтних майстерень автобронетанкової техніки Національної гвардії України упродовж 2014-2026 років відображає процес адаптації системи технічного забезпечення до умов сучасних бойових дій. Початок збройного протистояння виявив низку системних проблем у сфері обслуговування та ремонту військової техніки. Серед ключових чинників слід відзначити використання морально застарілого обладнання, недостатній рівень уніфікації ремонтних засобів та відсутність сучасних діагностичних приладів, що ускладнювало оперативне

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ СЛУЖБОВО-БОЙОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СКЛАДОВИХ СЕКТОРУ БЕЗПЕКИ ТА ОБОРОНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

виявлення та усунення несправностей. Такі обмеження призводили до тривалих простоїв бойових машин, що негативно позначалося на загальній боєздатності підрозділів і знижувало ефективність виконання ними службово-бойових завдань.

Застарілі майстерні радянського виробництва (МРС-АТ-М1, МРМ-М1, МТО) мали обмежені можливості, значний фізичний і моральний знос, тривалий час розгортання. Вони не відповідали сучасним вимогам до ремонту та обслуговування нових зразків техніки.

З урахуванням бойового досвіду було створено нові мобільні майстерні, які відрізняються автономністю, мобільністю та широким спектром функцій. ПАРМ-2.01 на базі МАЗ-6317 здатна виконувати до шести поточних ремонтів на добу, оснащена токарними, свердлильними та зварювальними верстатами, компресором і генератором. LOCKER, побудована на базі пікапів, має шиномонтажне обладнання, дизель-генератор, сонячну панель, мультимарковий діагностичний сканер, що дозволяє працювати у віддалених районах. КрАЗ-6322 «Майстер» забезпечує ремонт і евакуацію техніки в екстремальних кліматичних умовах, витримуючи температури від -50°C до $+60^{\circ}\text{C}$ [Ніконенко (2026)].

Сучасні майстерні забезпечують скорочення часу між виявленням несправності та поверненням техніки до строю, підвищують оперативну мобільність підрозділів, зменшують простої машин у ремонті. Вони оснащені сучасними інструментами, системами захисту та автономного енергозабезпечення, що дозволяє працювати в різних кліматичних умовах і навіть виконувати функції мобільних електростанцій та компресорних станцій.

Таким чином, рухомі ремонтні майстерні дедалі більше утверджуються як ключовий елемент системи підтримання боєздатності автобронетанкової техніки. Перехід від застарілих радянських зразків до сучасних мобільних комплексів забезпечує якісно новий рівень технічного забезпечення, що відповідає вимогам сучасних бойових дій. Подальший розвиток таких майстерень має стратегічне значення для досягнення перемоги, адже вони дозволяють оперативно відновлювати пошкоджену техніку та швидко повертати її до виконання службово-бойових завдань.

Парій Сергій Григорович

старший викладач кафедри

бойового та логістичного забезпечення

Київського інституту Національної гвардії України

Макогонов Віталій Іванович

курсант 115 навчальної групи курсу № 2

факультету забезпечення державної безпеки

Київського інституту Національної гвардії України

ОСОБЛИВОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВІЙСЬКОВИХ АВТОМОБІЛІВ У СУЧАСНИХ УМОВАХ СЛУЖБОВО-БОЙОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Одну із основних складових системи відновлення озброєння і військової техніки у Збройних Силах України складають рухомі засоби технічного обслуговування і ремонту. Основною функцією рухомих засобів технічного

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ СЛУЖБОВО-БОЙОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ СКЛADOВИХ СЕКТОРУ БЕЗПЕКИ ТА ОБОРОНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ